

# 「西宮市自転車利用環境改善計画（素案）」に対する 意見提出手続（パブリックコメント）の結果について

「西宮市自転車利用環境改善計画（素案）」に対する意見提出手続（パブリックコメント）について、ご意見とそれに対する市の考え方をとりまとめましたので公表します。

貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

※いただいたご意見は、要約したものを記載しています。

## 1. 意見募集結果概要

【意見募集期間】 令和2年4月1日（水）～ 令和2年5月1日（金）

【意見提出者数】 10名

【意見提出件数】 17件

年代別		居住地域別		職業別		提出方法別	
10歳代	0	本庁	5	会社員	1	郵送	1
20歳代	0	鳴尾	1	自営業	0	F A X	3
30歳代	0	甲東	0	公務員	1	メール	0
40歳代	3	瓦木	4	学生	0	持参	1
50歳代	0	塩瀬	0	その他	5	システム(※)	5
60歳代	1	山口	0	未記入	3	合計	10
70歳代	2	市外	0	合計	10	※兵庫県電子申請共同運営システム	
80歳以上	2	未記入	0				
未記入	2	合計	10				
合計	10						

### 《回答分類》

回答分類	説明	件数
① 素案に記載済みの内容です	いただいたご意見の内容は既に素案に盛り込まれています。	2件
② 素案を修正します	いただいたご意見をもとに素案を修正します。	1件
③ 今後の参考・検討とします	素案の修正はしませんが、いただいたご意見は今後の参考（検討）にします。	7件
④ 素案のとおりとします	ご意見の反映や対応が困難、または、市の考え方と方向性が合致しない内容です。	5件
⑤ その他	素案の内容と直接関係のないご意見、感想等（①～④に該当しないもの）。	2件
	合計	17件

【担当課：道路建設課（道路計画・調整担当） TEL 0798-35-3793】

2. ご意見の概要及び市の考え方について

意見No.	意見区分	素案の項目(ページ)	ご意見の要約	市の考え方	回答分類
1	計画全体について	—	<p>課題(問題点)ですが「走る」Net work走行不便と「止める」放置自転車数(763台?)のみ問題であって、後の「守る」は特に大きな問題ではない(走行や保有台数、走る距離等関係ある)と思う。従って同一の規模としないで対策推進する。</p> <p>とかく狭い日本は欧州やニュージーランドの狭い国と比較して、自転車の取り組む姿勢は遅れていると思います。西宮市にしてもしかり、公共交通機関の推進も一つだが、自転車のもつ環境、経済面はもとより市民の唯一の足として公共のバスより健康的であり、短期間に促進して頂きたい。</p>	<p>本計画では、P47に記載の基本方針①～③に基づき、「はしる」、「とめる」、「まもる」、「いかす」の4つの施策分野に分類し、具体的な施策を実施していくものです。各々の施策分野の内容は、施設整備や啓発推進等それぞれ異なることから、具体的な施策の内容を踏まえ、適切に実施していきたいと考えております。また、本計画の施策の実施にあたっては、計画的に進捗できるよう努めてまいります。</p>	④ 素案のとおりとします
2	自転車通行空間について・マナーについて	5.自転車通行空間の整備(P50～59) 7.自転車利用ルールの徹底・マナーの向上(P65～69)	<p>自転車が歩道の通行を認められて以来、歩行者にとっては歩道は安全な道路ではなく、どこから現れるか分からない自転車に脅かされて歩かざるを得なくなって居ります。通院時にも追い越さずに自転車搭乗者から浴びせられる罵詈雑言にはヒヤとするばかりでなく、良く衝突しなくて済んだと胸を撫で下ろす日々です。衝突すれば骨折必至で病院の世話になるようになり、迷惑を掛ける事になります。</p> <p>車道に我が物顔で駐車・停車している自動車を排除して自転車通行帯を確保すれば歩道上の歩行者の安全通行は保障されるのに…とも思いますが、行政や取り締まり当局者のお偉い方々は運転手つき自動車で通行するだけで、理解不可能でしょう。</p> <p>道路計画課の若手行政マンが素晴らしい素案を提示されても、現実的には上司に位置する人々の理解と実践が伴う事は考えにくいと思われまます。</p> <p>山手幹線の開通に阪神淡路大震災と云う援軍を得ても、半世紀以上を費やした事を振り返ると道路の建設や拡幅利用が如何に困難を要するか、それでも着手しないと数千年経過しても計画倒れに終わるのが実情です。</p>	<p>安全・安心で快適な自転車利用の環境及び歩行者の安全性が高まる歩行環境の実現に向け、自転車通行空間の整備や、適正な自転車利用を促進させるための普及啓発活動の推進など、本計画に記載の施策に取り組んでまいります。</p>	④ 素案のとおりとします
3	自転車通行空間について	5.自転車通行空間の整備(P51～58)	<p>欧州、ニュージーランドを自転車で旅行したことがあり、海岸線を4時間自転車で走った事もあるが、雄大な景色が私の心を癒してくれた。西宮(芦屋含む)の海岸線を、自転車道として追加していただければと思います。</p>	<p>自転車道の整備については、自転車ネットワークの整備スケジュールに基づき、計画的に進めていく予定ですが、既存の道路を有効活用するよう選定しております。ご意見いただきました、海岸線の自転車道の整備については、用地の確保や多大となる事業費等の課題もあり、困難であると考えております。</p>	④ 素案のとおりとします
4	自転車通行空間について	5.自転車通行空間の整備(P58～59)	<p>具体的な施策の概要 [はしる]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・①3)に、「および段差をなくす」を加える。</li> <li>・②1)に、「・国道43号線など道幅の広い交差点に4ヶ所とも横断歩道および横断自転車道をつくる」を加える(市の権限でできない場合は国または県に要請する)。</li> <li>・②2)に、「・歩行者も含めて自転車のスムーズな走行のため公道占拠状態物の撤去」を加える(公道を占拠している固定物の撤去、店の看板・陳列物、住宅前の植木鉢等々)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本計画における道路のリニューアルにあたっては、自転車通行空間の整備を前提としていることから、段差解消を含めた整備を実施してまいります。</li> <li>・横断歩道等の設置については、公安委員会等が検討する内容となり、自転車に限らず、歩行者、自動車等を含めた道路利用全般の課題となることから、いただきましたご意見は参考とさせていただきます。</li> <li>・市では、これまでも、道路パトロールの際に発見したのぼり旗や違反広告物などを除去するほか、道路上の障害物等についても、必要に応じて、地元警察署をはじめ関係機関や地元住民と連携して、占有者に自主的な除去を促すなどの取り組みを進めてまいりました。今後も引き続き、関係機関等とも連携を図りながら、道路上の障害物等の除去に取り組んでまいります。</li> </ul>	④ 素案のとおりとします

意見 No.	意見区分	素案の項目 (ページ)	ご意見の要約	市の考え方	回答分類
5	自転車駐車場について	6.自転車駐車環境の向上 (P60～64)	一番の問題は、駅周辺の駐輪スペースがない点であろう。特に気になるのはJR甲子園口駅周辺、阪神甲子園駅周辺、JR西宮駅周辺。特にフレンテ周辺が目立つ。駐輪場があれば、大変便利である。 西宮市は、大阪・神戸の中間に位置しているので、サラリーマンにとって生活するうえで申し分ない立地である。西宮市の人気が高まるにつれて不動産屋が手を広げ、駅からかなり遠隔地であっても、無理に開発しようとする。そうすると、駅までの通勤に自転車が利用される。駅周辺に十分な駐輪場がなければ飽和状態となり、トラブルの原因となる。解決策として二～三考えられる。 解決策その一。駅にビルを建築し、駐輪専用のスペースを設ける。 その二。駅から離れた場所に新たに開発される建売住宅、マンションについては、不動産会社に税を特別に徴収する。 その三。歩くことを奨励する。健康作りのために、西宮市をあげて歩く運動を市民に訴えるキャンペーンを張る。長寿と結びつくし、自転車よりずっと良いと思う。	駐輪場の新設のため、鉄道事業者に土地の提供を求めたり、空地等を調査しておりますが、駅前の土地の多くは既に利用されており、また未利用であっても土地所有者の意向により駐輪場として利用できない場合が多く、適地を見つけるのに苦慮しております。いただきましたご意見も参考にさせていただきます。駅前広場や歩道の有効利用、既存の駐輪場の拡張・改修等により収容台数を増加させ、多くの方に駐輪場をご利用いただけるように今後も努めてまいります。	③ 今後の参考・検討とします
6	自転車駐車場について	—	甲子園口駅北で定期駐輪契約していたが解約した、一時利用は常に満車で困っている。		
7	自転車駐車場について・その他	6.自転車駐車環境の向上 (P60～64)	自転車環境向上で歩道上駐車場(欧NZ等型)や空き地を活用した駐車場等極力安く提供できる仕組みや、高齢化等に対応した補助輪自転車又は自転車タクシー導入検討を関係各位にお願いしたい。	駅前広場や歩道の有効利用等による駐輪場整備を検討し、利用しやすい駐輪場の増設を図るとともに、補助輪自転車や自転車タクシーについては、国や他市の動向を見ながら、導入について研究してまいります。	③ 今後の参考・検討とします
8	マナーについて	7.自転車利用ルールの徹底・マナーの向上 (P65～69)	自転車の普及、促進は素晴らしい。 マナーの向上として、教室の開催では不十分。スマホしながらの運転、無点灯、飛び出し等々マナーの向上について市の広報で全世帯に配布してもらいたい。また、歩行者のマナー向上も図る必要がある。特に高齢者。飛び出し、信号無視、広がっての歩行等々。自転車側、歩行者側双方のマナー向上をどんどんアピールしてもらいたい。	自転車の安全で適正な利用を促進するために、基本的な交通ルールである「自転車安全利用五則」の周知など、市政ニュースによる広報を検討してまいります。 また、自転車・歩行者が互いの特性や交通ルールを理解して思いやりのある行動を心掛けてもらうなど、年齢に応じた交通安全教育の実施や広報啓発活動を推進してまいります。	③ 今後の参考・検討とします
9	マナーについて	—	保育園幼稚園等の母親のマナーが極めて度しがたい。瓦林郵便局の自動扉の真正面に自転車を止めて歩行者の出入りを妨害、車庫前の公道に停め自転車の出入りを妨害。対向車がきても高齢者がいても、どこまでもママ友2人や学生複数人が、前方に意識散漫で並列走行しているのを見かける、こうゆう度し難い者らは過料でなく刑事罰を適用すべきである。	引き続き、マナー啓発等に努めてまいります。 なお、交通ルール違反については、道路交通法により、罰則が定められており、事故の重大さなどによっては、罰金や禁錮といった厳しい刑事罰を受けることがあります。	⑤ その他
10	マナーについて	7.自転車利用ルールの徹底・マナーの向上 (P65～69)	歩道を我が物顔で走行する自転車が多すぎる。無灯火もかなり多い。未就学児の公道通行も危険すぎる。そのうち歩道を歩いているうちに後ろから追突される日も遠くないと思われる。自転車の保険加入も徹底してほしい。 本気で取り組んでいただきたくお願いいたします。	自転車の安全で適正な利用を促進するために、基本的な交通ルールである「自転車安全利用五則」や「自転車損害賠償保険等への加入義務」などを重点項目として、年齢に応じた交通安全教育の実施や広報啓発活動を推進してまいります。	① 素案に記載済みの内容です

意見 No.	意見区分	素案の項目 (ページ)	ご意見の要約	市の考え方	回答分類
11	マナーについて	7.自転車利用ルールの徹底・マナーの向上 (P65～69)	<p>一歩行者として、西宮市内の舗道（歩道）や信号のある場所で頻繁に出会う自転車の乗り方の例は、以下のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 後から勢いよく歩行者の前へ廻り込む。</li> <li>2. 信号が青に変わる直前に飛び出し、しかも歩き出した歩行者の前へ廻り込む。</li> <li>3. 自転車通行道があるにもかかわらず、歩行者の絵が画かれた歩道を当然のように走る（例：市役所から夙川方面へ向かう2号線に沿った道）。</li> </ol> <p>こういった自転車利用者は、大抵が、母親世代の女性である。こちらは脇をすれすれにすり抜けられ、時にはアッと声をあげてしまう。それでも相手は、罪の意識など全く無さそうで、啞然とするばかりである。</p>	<p>自転車の安全で適正な利用を促進するために、基本的な交通ルールである「自転車安全利用五則」やルール違反を繰り返した場合の措置である「自転車運転者講習制度」などを重点項目として、年齢に応じた交通安全教育の実施や広報啓発活動を推進してまいります。</p> <p>また、学校園での交通安全教室では、保護者にも積極的な参加を働きかけてまいります。</p>	① 素案に記載済みの内容です
12	シェアサイクルについて	8.自転車利便性の向上 (P71)	<p>シェアサイクルについてはホームドア等高齢者やホームレスの仕事にもなるような委託契約になるとよい。</p>	<p>シェアサイクルの管理運営や利用料金の収受には通信システムを用いており、人手を出来るだけ抑えていることから、新たな雇用を生み出すことは困難であると考えています。</p>	④ 素案のとおりとします
13	シェアサイクルについて	8.自転車利便性の向上 (P71)	<p>「活かす」自転車の利便性の向上は、シェアサイクルも一つだが、一家に2台、3台ある家庭は、自転車のシェアサイクルに向かないかも知れないが、電動自転車、スポーツ自転車の普及により、シェアサイクルに切り替える人が多いと思う。</p> <p>シェアサイクルにするには、200m程度にCycle Portがある事と、レンタサイクル料金が高くない事が条件です。</p>	<p>現在、民間事業者と連携して実施している「西宮市シェアサイクル利用動向調査」においては、全て電動アシスト付き自転車を使用しています。</p> <p>今後、当該調査による本格実施に向けた検討の中で、サイクルポートの更なる設置や利用料金等についても検討を行ってまいります。</p>	③ 今後の参考・検討とします
14	成果指標について	9-2 (1) 計画の評価 (P74)	<p>計画（素案）の概要版において、現況の説明不足、捉え方がおかしい。例えば、「走る」の現況値（現状値）の整備率2.5%は西北駅のアンダーパスと選定終了なのが2.5%完了と解釈して良いのか？走行場所不明確は無作為抽出なのか、自転車利用者抽出なのか？これによって対策が異なる。「守る」の損害保険の数値R1年度76%は何を対象にしたのか、つまり新規購入者が損害保険に加入？または西宮市自転車保有台数の割合なのか？上記明確でない、目標値がなぜこう甘くなるのか？この数値で判断が出来にくい。今回、QC手法で問題解決していこうとする姿を評価します。この現状把握が重要です。また概算で目標の予算を知らせてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ネットワーク整備率は、自転車ネットワークの総延長に対し、本計画に定める整備形態として整備済みの路線延長の割合を示しております。現況の整備率2.5%は、現在の国や県のガイドライン等の基準に適合している北口線（阪急横断部）と国道2号の一部整備済み区間としており、令和10年度の目標値は、歩道内での通行部分指定やピクトマークの設置等による整備区間も計上したものです。</li> <li>・自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」ことを不便と感じている人の割合、及び自転車損害賠償保険への加入割合は、ともに無作為抽出による市民意識調査に基づき、評価を行うものです。前者は、有効回答者数に対し、「特に不便を感じる」または「不便を感じる」と回答された方の割合、後者は、自転車に乗る人のうち、自転車損害賠償等に「加入している」と回答された方の割合となり、現況値は令和元年度の調査結果を示しています。</li> <li>・ご意見を踏まえ、自転車通行空間の整備状況及び成果指標の一部説明を修正します。</li> <li>・目標を達成するために必要な予算については、今後、施策を進める中で精査を行うため、公表することは困難となります。</li> </ul>	② 素案を修正します
15	放置自転車について	—	<p>歩道の放置自転車などが車いすや視覚障害者の歩行を阻むことになっています。そういったバリアフリーの観点から放置自転車の根絶は急務です。ですからターミナル駅や福祉医療施設の周辺の放置自転車対策の強化を図ってほしいです。それと障害者がどれだけ困るのかを啓発広報を強化することを盛り込んでください。</p>	<p>放置自転車は車椅子利用や目の不自由な方にとっては通行を妨げる危険な障害物であり、街の美観を乱し、非常時の空間確保にも支障となるものです。放置自転車の危険性を十分に認識し、放置自転車のない社会を目指して施策を検討してまいります。</p>	③ 今後の参考・検討とします

意見 No.	意見区分	素案の項目 (ページ)	ご意見の要約	市の考え方	回答分類
16	放置自転車について	—	<p>自転車を使いやすいように道路の補正や無電柱化等を行っていくことは賛成です。ただし、気になりますのは、放置自転車の問題です。特に甲子園駅西口を出て北側に進むと、高架下になっていますが、周りにはたくさんの自転車置き場があるにも関わらず、その高架下周辺に自転車が、多いときには10台以上、無断で放置されています。今はコロナウイルス感染拡大防止で、不要不急の外出が自粛されているため、放置自転車の台数は少ないですが、それでも夜は1台から5台ほど置かれています。</p> <p>日中は指導員の方が立たれているので、一定の抑止力にはなりますが、おられないとき(日曜日や夜間等)は前述した状況です。自転車利用を促進するならば、放置自転車への厳しい対応が必要だと思えます。例えば、夜間の放置自転車の一斉回収や条例における罰金等の処罰が考えられます。自転車利用促進と合わせて、放置自転車の対策をお願いいたします。</p>	<p>放置自転車に対しては、撤去や駐輪マナー指導員による指導を行っておりますが、制約のある中で全ての事案に対応することは困難です。しかし放置自転車は車椅子利用や目の不自由な方にとっては通行を妨げる危険な障害物であり、また街の美観を乱し、非常時の空間確保にも支障となるものです。これらの危険性を十分に認識したうえで、いただきましたご意見を含めまして、放置自転車のない社会を目指して施策を検討してまいります。</p>	③ 今後の参考・検討とします
17	その他	—	<p>私の古いマンション前から中津浜線に至る公道は凹み荒れているため東南海地震では池と化し水陸両用ポートが必須になる、毎日、毎に通る阪急電車の振動でマンションが大きく揺れます。マンション前を通行しただけで自転車のタイヤがパンクしたことがあり可及的速やかに舗装耐震整備してください。</p>	<p>現地調査のうえ必要に応じて対応を検討してまいります。</p>	⑤ その他

3. パブリックコメントの意見を受けて修正した箇所

No.	意見 No.	修正前	修正後	素案のページ																																																									
1		<p>・本市は、昭和59年度に県下初の自転車モデル事業の指定を国から受けて、国道2号、臨港線、小曾根線、札幌筋線、夙川オアシスロードなどの整備を実施し、以後、都市計画道路の整備等により広幅員歩道を設けることで、主に南部地域において一定の自転車通行空間を形成してきた。</p>	<p>・本市は、昭和59年度に県下初の自転車モデル事業の指定を国から受けて、国道2号、臨港線、小曾根線、札幌筋線、夙川オアシスロードなどの整備を実施し、以後、都市計画道路の整備等により広幅員歩道を設けることで、主に南部地域において一定の自転車通行空間を形成してきた。</p> <p>・<u>しかしながら、大部分の区間において、現在の国や県のガイドライン等に定められる幅員や構造などの基準に適合していない状況になっている。</u></p>	P24																																																									
2		<p>自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」<u>から</u>不便と感じている人の割合</p>	<p>自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」<u>ことを</u>不便と感じている人の割合</p>	P74																																																									
3		<p>(※1)：自転車ネットワーク整備率＝自転車ネットワーク整備済み延長÷自転車ネットワーク総整備延長×100                  (※2)：「特に不便を感じる」「不便を感じる」の割合                  (※3)：自転車<u>を利用している</u>人のうち「加入している」の割合</p>	<p>(※1)：自転車ネットワーク整備率＝自転車ネットワーク整備済み延長÷自転車ネットワーク総延長×100                  (※2)：<u>市民意識調査において、有効回答者数に対し、「特に不便を感じる」「不便を感じる」と回答された方の割合</u>                  (※3)：<u>市民意識調査において、自転車に乗る人のうち、「加入している」と回答された方の割合</u></p>	P74																																																									
4	14	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">成果指標</th> <th>現況値(年次)</th> <th>目標値(R10)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">はしる</td> <td>自転車ネットワーク整備率</td> <td>2.5% (R1)</td> <td>92.8%</td> </tr> <tr> <td>自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」<u>から</u>不便と感じている人の割合</td> <td>48.8% (R1)</td> <td>35.0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">とめる</td> <td>放置自転車台数</td> <td>763台 (H30)</td> <td>500台</td> </tr> <tr> <td>市営自転車駐車場の利用率</td> <td>88.3% (H30)</td> <td>90.0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">まもる</td> <td>自転車関係事故件数(1月～12月)</td> <td>488件 (H30)</td> <td>390件</td> </tr> <tr> <td>自転車損害賠償保険への加入割合</td> <td>76.0% (R1)</td> <td>92.0%</td> </tr> </tbody> </table>	成果指標		現況値(年次)	目標値(R10)	はしる	自転車ネットワーク整備率	2.5% (R1)	92.8%	自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」 <u>から</u> 不便と感じている人の割合	48.8% (R1)	35.0%	とめる	放置自転車台数	763台 (H30)	500台	市営自転車駐車場の利用率	88.3% (H30)	90.0%	まもる	自転車関係事故件数(1月～12月)	488件 (H30)	390件	自転車損害賠償保険への加入割合	76.0% (R1)	92.0%	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">成果指標</th> <th>活用データ(評価期間)</th> <th>現況値(年次)</th> <th>目標値(R10)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">はしる</td> <td>自転車ネットワーク整備率(※1)</td> <td><u>整備実績延長(毎年)</u></td> <td>2.5% (R1)</td> <td>92.8%</td> </tr> <tr> <td>自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」<u>ことを</u>不便と感じている人の割合(※2)</td> <td><u>市民意識調査(5年毎程度)</u></td> <td>48.8% (R1)</td> <td>35.0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">とめる</td> <td>放置自転車台数</td> <td><u>西宮市データ(毎年)</u></td> <td>534台 (R1)</td> <td>230台</td> </tr> <tr> <td>市営自転車駐車場の利用率</td> <td><u>西宮市データ(毎年)</u></td> <td>88.3% (H30)</td> <td>90.0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">まもる</td> <td>自転車関係事故件数(1月～12月)</td> <td><u>警察事故データ(毎年)</u></td> <td>488件 (H30)</td> <td>390件</td> </tr> <tr> <td>自転車損害賠償保険への加入割合(※3)</td> <td><u>市民意識調査(5年毎程度)</u></td> <td>76.0% (R1)</td> <td>92.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(※1)：自転車ネットワーク整備率＝自転車ネットワーク整備済み延長÷自転車ネットワーク総延長×100                  (※2)：市民意識調査において、有効回答者数に対し、「特に不便を感じる」「不便を感じる」と回答された方の割合                  (※3)：市民意識調査において、自転車に乗る人のうち、「加入している」と回答された方の割合</p>	成果指標		活用データ(評価期間)	現況値(年次)	目標値(R10)	はしる	自転車ネットワーク整備率(※1)	<u>整備実績延長(毎年)</u>	2.5% (R1)	92.8%	自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」 <u>ことを</u> 不便と感じている人の割合(※2)	<u>市民意識調査(5年毎程度)</u>	48.8% (R1)	35.0%	とめる	放置自転車台数	<u>西宮市データ(毎年)</u>	534台 (R1)	230台	市営自転車駐車場の利用率	<u>西宮市データ(毎年)</u>	88.3% (H30)	90.0%	まもる	自転車関係事故件数(1月～12月)	<u>警察事故データ(毎年)</u>	488件 (H30)	390件	自転車損害賠償保険への加入割合(※3)	<u>市民意識調査(5年毎程度)</u>	76.0% (R1)	92.0%	概要版 P3
成果指標		現況値(年次)	目標値(R10)																																																										
はしる	自転車ネットワーク整備率	2.5% (R1)	92.8%																																																										
	自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」 <u>から</u> 不便と感じている人の割合	48.8% (R1)	35.0%																																																										
とめる	放置自転車台数	763台 (H30)	500台																																																										
	市営自転車駐車場の利用率	88.3% (H30)	90.0%																																																										
まもる	自転車関係事故件数(1月～12月)	488件 (H30)	390件																																																										
	自転車損害賠償保険への加入割合	76.0% (R1)	92.0%																																																										
成果指標		活用データ(評価期間)	現況値(年次)	目標値(R10)																																																									
はしる	自転車ネットワーク整備率(※1)	<u>整備実績延長(毎年)</u>	2.5% (R1)	92.8%																																																									
	自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」 <u>ことを</u> 不便と感じている人の割合(※2)	<u>市民意識調査(5年毎程度)</u>	48.8% (R1)	35.0%																																																									
とめる	放置自転車台数	<u>西宮市データ(毎年)</u>	534台 (R1)	230台																																																									
	市営自転車駐車場の利用率	<u>西宮市データ(毎年)</u>	88.3% (H30)	90.0%																																																									
まもる	自転車関係事故件数(1月～12月)	<u>警察事故データ(毎年)</u>	488件 (H30)	390件																																																									
	自転車損害賠償保険への加入割合(※3)	<u>市民意識調査(5年毎程度)</u>	76.0% (R1)	92.0%																																																									

4. パブリックコメントの意見以外で修正した主な箇所

No.	修正前	修正後	素案のページ
1	修正理由：兵庫県が令和2年3月に策定した「兵庫県自転車活用推進計画」において、「ひょうごサイクリングモデルルート」が設定されているため、記載を修正しました。		
	<p><b>現在</b>、兵庫県が「ひょうごサイクリングモデルルート」を<b>策定中であり</b>、西宮市においても自転車をより楽しく利用するためのサイクリングルートの充実等について検討を進めていく必要がある。</p>	<p>兵庫県が「ひょうごサイクリングモデルルート」を<b>設定しており</b>、西宮市においても自転車をより楽しく利用するためのサイクリングルートの充実等について検討を進めていく必要がある。</p>	P41
2	修正理由：放置自転車台数の現況値を時点修正するとともに、現況値を踏まえ、目標値を見直しました。		
	<p>放置自転車台数 現況値：<b>763台 (H30)</b> 目標値：<b>500台</b> (R10)</p>	<p>放置自転車台数 現況値：<b>534台 (R1)</b> 目標値：<b>230台</b> (R10)</p>	P74 概要版 P3